

ISSUE BRIEF

광장 국제통상연구원 | Global Commerce Institute

CONTACT

한·미간 조선·해운 협력과 도전과제



원장 최석영
T: 02.6386.6620
E: seokyoung.choi@leeko.com

2025년 11월 한미 양국은 공동팩트시트와 투자양해각서를 통해 무역·투자·안보 분야 협상 타결을 발표하고, 선박 건조 및 해운 협력 강화 의지를 밝혔습니다. 미국은 보호주의적 규제로 약화된 조선·해운 경쟁력을 보완하기 위해 글로벌 조선 강국인 한국과의 협력을 모색하고 있습니다. 이번 이슈 브리프에서는 관련 미국 법·제도와 한미 협력의 과제 및 대응방향을 검토하였습니다.



고문 임채민
T: 02.6386.6630
E: chemin.rim@leeko.com

1. 배경

(조선·해운 분야 관련 한·미 무역합의) 2025년 7월 한국 정부가 제안한 MASGA (Make American Shipbuilding Great Again) 프로젝트는 한국의 기술력과 미국의 자본을 결합해, 미국 내 조선소 인프라 재건 및 군함·상선 MRO 역량을 강화하는 것이 핵심이다.¹⁾ 지난 11월 한·미 무역·투자 합의에서 한국은 미국 조선업에 총 1,500억 달러 규모의 투자를 추진하기로 합의하고, 이를 통해 미국 상선·군용 선박 건조 및 관련 산업의 재건·확대를 지원하기로 했다.²⁾ 양국은 워킹그룹을 통해 MRO와 미국 조선소 현대화 등 공급망 전반에 협력하며, 특히 미국이 한국의 원자력추진 잠수함 추진을 승인함으로써 조선·해운 분야의 안보 결속을 강화했다. (광장 국제통상연구원 이슈브리프 참조 [링크](#)) 조선·해운 분야 한·미 협력은 양국 간 무역·투자 협상의 성과를 넘어 미·중 패권 경쟁의 핵심 과제로서, 미국의 공급망 및 해군력 강화와 맞물려 한국 조선업계에 새로운 시장과 역량 확장 기회를 제공할 것으로 평가된다.

(미국 조선·해운 보호체제 속 협력의 기회와 제약) 미국은 역사적으로 조선·해운 산업에 대한 외국의 참여를 강하게 제한해 왔다.³⁾ 이러한 보호주의적 규제로 인해 산업 경쟁력이 약화되었고,⁴⁾ 현 시점에서는 개방과 협력이 불가피한 과제로 부상하고 있다. 이런 맥락에서 2025년 11월 트럼프 대통령은 행정명령을 통해 조선·해운 역량 회복을 지시했다.⁵⁾ 또한 미 해군은 신조 함정을 대폭 확대하고 이를 뒷받침하기 위해 군함·잠수함 예산을 대폭 증액하는 등 수요가 지속 증가하고 있다. 다만, 규제 완화를 시도하는 움직임이 존재함에도 불구하고, 실제 제도적 변화는 제한적으로만 이루어지고 있는 것이 현실이다. 이에 따라 한·미 조선 협력을 추진하는



고문 이태호
T: 02.772.4396
E: taeho.lee@leeko.com



변호사 박정현
T: 02.6386.6649
E: junghyun.park@leeko.com



연구위원 하난이
T: 02.6386.6451
E: nyhur@leeko.com



연구원 김사라
T: 02.6386.6560
E: sara.kim@leeko.com



연구원 이영민

T: 02.6386.6515

E: youngmin.lee
@leeko.com

우리 기업들은 미국의 조선 · 해운 규제 체계를 정확히 이해한 뒤 기존 규제에 순응하거나 이를 우회하는 전략적 비즈니스 모델을 마련하는 등 단기적으로 실행 가능한 협력 과제를 모색하면서 중장기적 규제 개혁 방향을 활용하는 방안을 선제적으로 준비해야 할 것이다.

2. 미국 국내법상 조선 · 해운 분야 규제 현황

(미국의 조선 · 해운 법체제) 미국 국내법은 상선과 군함을 구분해 규율하며, 상선은 연안 · 외항 운송 체계에 따라, 군함은 안보 법령에 따라 엄격히 관리된다. 상선 건조 · MRO 분야에서 1920년 연안무역법(Merchant Marine Act: 통상 '존스법(Jones Act)'으로 지칭)을 통해 연안운송 선박의 건조 · 소유 · 운영을 제한하고, 해외 수리시 관세부과⁶⁾와 무역법 301조 조치⁷⁾로 외국, 특히 중국산 선박을 견제한다.⁸⁾ 한편, 군함(Naval Vessel)의 건조 및 MRO는 국가안보 핵심 영역으로 번스-톨레프슨법(Byrnes-Tollefson Act)에 따라 해외 건조⁹⁾와 MRO¹⁰⁾가 원칙적으로 금지되고, 특수금속 조달 규제¹¹⁾ 및 수출통제¹²⁾를 적용함으로써 외국 의존도를 최소화하고 있다.

미국 조선 · 해운 관련 주요 현행 법령¹³⁾

법령	주요 규제
존스법 (Jones Act)	미국내 항구간 해상 운송은 원칙적으로 ①미국 내 건조, ②미국 시민 소유 및 운영, ③미국 국적 등록 선박, ④미국인 승무원 비율 요건을 충족한 선박만 허용
1974년 무역법 (Trade Act of 1974)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 입항료 부과: 중국 건조 또는 소유 선박 등에 대해 미국 항만 입항료 부과 ■ LNG · 자동차의 운반선 요건 강화: LNG 및 자동차 해상운송에서 외국 선박에 대해 미국 항만 입항료 부과
번스-톨레프슨법 (Byrnes-Tollefson Act)	군용선박 및 선체 · 상부구조 주요 부품의 해외 건조 · 생산 금지
자국산구매우선법 (Buy American Act)	일정 조건에서 연방기관이 국내 최종 제품/자재를 우선 구매하도록 하는 국산우대 조달 규율
베리수정법 (Berry Amendment)	미국 국방부(DoD) 조달에서 특정 품목(특수금속 등)에 국내 생산 · 조달 요건 부과
국제무기거래규정 (ITAR)	방산 품목/기술데이터 이전 시 허가(라이선스) · 재수출 제한 · 증개규정 등 적용

(규제 완화 및 관련 입법 논의) 상선 건조 · MRO 분야에서 최근 규제완화 및 관련 입법 논의가 병행되고 있으나,¹⁴⁾ 조선 · 해운 산업 기반을 강화하려는 정책 기조는 지속되고 있다. 군함 건조 · 정비 분야 또한 관련 입법을 통해 자국 산업 역량과 해군 전력의 전략적 자립을 더욱 강화하려는 방향을 유지하고 있다.¹⁵⁾

법령	주요 내용
해군 준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act) 및 해경 준비태세 보장법(Ensuring Coast Guard Readiness Act) (2025.2.5 발의)	해군과 해경 함정의 건조/MRO (미국 내 조선소 수행이 원칙)를 국가안보·작전준비태세에 영향을 미치지 않는 선에서 예외적으로 해외 수행 허용 (동맹국 조선소 등)
미국 조선업 강화법(SHIPS for America Act) (2025.4.30 발의)	미국 국적·미국 건조 상선 확대(10년 내 최대 250척), '35년까지 원유 수출 10%, '47년까지 LNG 수출 화물의 15%를 미국 건조 선박으로 운송
상선 동맹국 파트너십법(Merchant Marine Allies Partnership Act) (2025.8.1 발의)	동맹국에서 건조·소유·승무한 선박이 미 연안운송에 일정 기간(최대 5년, 갱신 가능) 참여할 수 있도록 승인, 동맹국 조선소에서 수행한 미국 선박의 수리·개조 비용은 관세 면제 대상으로 추가
Building Ships in America Act (2025.4.30. 발의)	미국 조선소 투자와 미국 내 선박 건조를 촉진하기 위해 설계된 세제·금융 지원 수단
Save Our Shipyards Act (2025.3.14)	산업기반의 역량 제약을 평가하고 대응방안을 권고하기 위해 국가 해양산업기반 위원회(National Commission on the Maritime Industrial Base)를 설치

3. 한미 조선·해운 협력과 도전과제 Q&A

1) 우리 기업의 미국 연안용 선박·해운시장 진출을 제한하는 존스법의 핵심내용과 극복 방안은?

존스법은 미국 연안운송에 투입되는 선박에 대해 ①미국 내 건조, ②미국 시민 소유 및 운영, ③미국 국적 등록 선박, ④미국인 승무원 비율 요건을 충족한 선박만 허용한다는 규제(카보타지 원칙¹⁷⁾)를 부과함으로써,¹⁸⁾ 우리 기업의 미국 연안용 선박시장 진출을 원칙적으로 차단하고 있다. 특히 '1.5% 규정(major component test)'에 따라 선박은 미국에서 조립되고 주요 선체·상부구조물이 미국산이어야 하며, 해외 조달 블록이 강재 무게의 1.5%를 넘으면 미국 건조로 인정되지 않아 미국 외 조선소의 건조·개조·대규모 MRO 참여가 제한된다.¹⁹⁾ 이러한 제도적 장벽을 극복하기 위해서는 미국 내 조선소 설립이나 현지 파트너십을 통한 간접 진출, 미 해군·연방정부 수요 연계 협력, 그리고 존스법 전면 개정이 현실적으로 어려운 점을 감안해 예외·면제 규정의 전략적 활용 가능성을 사전에 검토·확대하는 대응이 요구된다.

2) 미국의 무역법 301조 조치는 한국 기업의 공급망과 시장 진출에 어떤 영향을 미치는가?

미국의 무역법 301조 조치는 중국 건조·소유 선박에 대한 입항료를 부과하고 LNG·자동차 운반선 요건을 강화하면서 중국을 비롯한 외국의 조선·해운·물류

산업을 견제한다.²⁰⁾ 2025년 11월 교착된 미·중 무역협상의 국면 전환 과정에서 입항료 적용은 1년간 유예되었지만,²¹⁾ 한국 조선·해운 기업의 공급망 재편과 시장 진출 환경에 복합적 영향을 미칠 것으로 예상된다. 중국산 선박·서비스 제재 강화는 우리 기업의 대체 수주 기회를 확대하는 한편, 운송·조달 규칙 변화와 중국 연계성 심사 강화로 공급망 리스크와 규제 비용을 높인다. 이에 따라 우리 기업은 기회와 위험이 병존하는 환경에서 미국 현지화와 비중국 공급망 분리, 계약 리스크 관리를 병행할 필요가 있다.

3) '미국 조선업 강화법 (SHIPS for America Act)'의 규정, 의회 심의 동향과 영향은?

'미국 조선업 강화법(SHIPS for America Act)'은 상선·조선 역량을 국가안보와 경제 전략의 핵심으로 재건하기 위한 입법으로, 미국 국적·미국 건조 상선 확대, 전략상선단 프로그램 강화, 해양안보 신탁기금 설치 및 화물·해외운송 규정 개편 등을 주요 내용으로 한다.²²⁾ 동 법안은 상·하원에서 초당적 지지를 받으며 위원회 중심의 심사가 진행 중이다. 우리 기업에는 선박 건조·MRO 및 전략상선단 연계 수요 확대라는 기회가 있으나, 존스법과 미국 국적·현지 건조 요건에 따른 높은 진입 장벽과 인력·자본·규제 적용 부담이라는 도전이 병존하며, 최종 입법 내용에 따라 사업 전략이 크게 좌우될 수 있어 의회 심의 동향에 대한 지속적 모니터링이 필요하다.

4) 번스-톨레프슨법의 규정과 우리 기업의 군함 분야 사업참여의 허용범위와 한계는?

미 해군은 2050년대 초까지 290~340척의 신조 함정 확보를 목표로 하며, 최근 군함·잠수함 예산을 대폭 확대하는 등 관련 수요가 지속 증가하고 있다.²³⁾ 그러나 번스-톨레프슨법에 따라 미 해군 함정은 미국 내에서만 건조·정비되어 외국 조선소의 직접 참여가 제한되며, 우리 기업의 참여는 현지 조선소 설립·인수, 미 기업과의 합작·하도급, 설계·기자재 공급 등 간접·비건조 영역으로 한정된다. 또한 군수물자 조달 규제와 수출통제로 기술 이전과 해외 수리 수요도 제한적이다.²⁴⁾ 향후 해군준비태세보장법(Ensuring Naval Readiness Act) 등 예외 입법이 진전될 경우 제한적 완화 가능성은 있으나,²⁵⁾ 결국 우리 기업의 군함 분야 진출은 미국 산업 기반을 보완하는 현지·간접 참여로 한정된다.

5) 군함의 부품 조달·공급을 규제하는 미국의 법제와 극복 방안은?

미국의 군함 부품 조달에는 자국산구매우선법(Buy America Act: BAA), 베리 개정법(Berry Amendment), 국제무기거래규정(ITAR)이 적용되어 해외 기업의 시장 접근을 크게 제한한다. BAA는 최종제품과 주요 부품의 미국 또는 적격국 생산을 요구하고,²⁶⁾ 베리 개정법은 특수금속 등 핵심 자재의 전 과정 미국 생산을 의무화한다.²⁷⁾ 또한 ITAR 규정은 군사용 부품·기술의 이전에 수출허가를 요구해 절차적 부담을 높인다.²⁸⁾ 결국 군함용 부품을 공급하려면 우리 기업은 원산지·조립 요건을 충족하는 공급망을 구축하고, 미국·적격국 생산거점과 미국산 원재료를 활용하며 ITAR 적용이 제한된 품목 중심으로 대응할 필요가 있다.

4. 시사점 및 과제

우리 기업의 대미투자 활성화를 위해서는 현재 미국이 부과하고 있는 관련 규제 및 조달요건, 기술통제 등 법적 제약요소 해소와 함께 높은 인건비, 인력 부족, 자재 조달, 노조 · 주별 규제, 인허가 및 투자 회수 리스크 등 구조적 과제를 극복할 수 있어야 한다. 한 · 미 조선 · 해운 분야의 협력강화를 위한 근본적인 해결방안인 관련법 전면 개정은 사실상 미국 의회 절차의 복잡성으로 인해 상당한 시간이 소요될 것이다. 따라서 단기적인 대안으로 과거 제한적 허용 사례와 같이 예외 또는 면제 규정의 건설적 적용 확대를 협의하는 것이 긴요하고 보다 현실적이다. 중장기적으로는 국내 조선 인프라 구축이 완성되기 전까지 미국 조선산업에 대규모 투자를 통해 참여하는 한국업계가 한국에서 선박 또는 선박의 모듈 등을 건조하고 MRO가 병행될 수 있도록 법 · 제도 수정이 이루어지도록 노력하는 것이 필요할 것이다. 또한 한국은 미국이 우위에 있는 특수 군용선박의 건조 및 MRO 참여를 위해 조선소 구축 또는 인증 작업도 추진해 나가야 한다.

법무법인(유) 광장은 조선 · 해운 및 국제통상 분야에 오랜 기간 축적된 경험과 깊은 전문성을 바탕으로 한미간 조선 · 해운 분야의 협력과 투자시 기업들의 법적 · 제도적 애로사항을 해결하고 필요한 자문을 제공해 오고 있습니다.

『광장 국제통상연구원』(원장: 최석영)은 경제안보체제의 급부상과 자유무역 기조 변화 등 새로운 국제통상 질서에 대응하기 위해 「법무법인(유) 광장」의 산하 기관으로 설립되었습니다. 급변하고 있는 국제통상환경을 면밀히 분석하며, 국내외 전문가들의 지식과 경험을 한 데 모아 이를 소통하고 공유하는 열린 토론의 장으로 발전해 나갈 것입니다.

게재된 글의 모든 저작권은 『광장 국제통상연구원』에 있으며, 무단 복제 및 도용을 금합니다.

-
- 1) Reuters, "Make America Shipbuilding Great Again' package key to reaching trade deal, South Korea says", (2025.7.31),
<https://www.reuters.com/world/china/make-america-shipbuilding-great-again-package-key-reaching-trade-deal-south-2025-07-31/>.
 - 2) 한미무역합의 관련 광장국제통상연구원 이슈브리프 참조: 『광장 국제통상연구원』 한·미 무역합의 공동 팩트시트(Joint Fact Sheet) 및 투자 양해각서(MOU) - Issue Brief, 2025 - 법무법인(유) 광장 | Lee & Ko.
 - 3) CRS, "U.S. Commercial Shipbuilding in a Global Context", (2023.11.15)
<https://sgp.fas.org/crs/misc/IF12534.pdf>.
 - 4) 미국 조선업은 2024년 기준 글로벌 점유율이 1% 미만에 그치고 있다(중국은 50% 이상을 차지). CSIS, "Are U.S. Policies Eroding China's Dominance in Shipbuilding?" (2025.09.24)
<https://www.csis.org/analysis/are-us-policies-eroding-chinas-dominance-shipbuilding>.
 - 5) Federal Register, E.O.14269, Restoring America's Maritime Dominance (2025.04.09)
<https://www.federalregister.gov/documents/2025/04/15/2025-06465/restoring-americas-maritime-dominance>.
 - 6) 19 U.S. Code §1466.

- 7) 무역법 301조에 따라 중국 건조·소유 선박 등에 대한 입항료를 부과하고 LNG 자동차의 운반선 요건을 강화하였음. USTR, "Section 301 Investigation, Report on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance" (2025.01.16).
- 8) 46 U.S. Code §116.
- 9) 10 U.S. Code §8679.
- 10) 10 U.S. Code §8680.
- 11) 자국산구매우선법(Buy America Act)과 베리수정법(Berry Amendment).
- 12) International Traffic in Arms Regulations (ITAR).
- 13) 저자 작성.
- 14) Open America's Waters Act 및 SHIPS for America Act, Merchant Marine Allies Partnership Act 등.
- 15) Ensuring Naval Readiness Act 및 Ensuring Coast Guard Readiness Act 등.
- 16) 저자 작성.
- 17) 연안 해운 규제인 카보타지 원칙(Cabotage rule)이란 한 국가의 내수 운송(국내 항로·국내 공항 간 운송)은 반드시 그 국가의 국적 선박 또는 항공기가 수행해야 한다는 원칙임.
- 18) Merchant Marine Act of 1920 제27조(46 U.S.C. §883).
- 19) 미국 존스법 자체에는 "1.5% 규정"이라는 명시적인 조항은 없으나, 선박 건조 기준에 대한 미국 해안경비대(U.S. Coast Guard)의 유권 해석 과정에서 파생된 내부 지침 또는 기준치임에 유의. Congress, Shipping Under the Jones Act: Legislative and Regulatory Background, <https://www.congress.gov/crs-product/R45725>.
- 20) USTR, "USTR Section 301 Action on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance", <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/april/ustr-section-301-action-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>.
- 21) USTR, "USTR Suspension of Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance", (2025.11.09) <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/november/ustr-suspension-action-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime-logistics-and>.
- 22) Congress, "S.1541 - SHIPS for America Act of 2025", <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/1541/text>.
- 23) U.S. Naval Institute, "The Next Great Era in U.S. Shipbuilding", (2025.2) <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2025/february/next-great-era-us-shipbuilding>.
- 24) 2024년 기준 전체 296척 중 40척에 불과함. Naval Vessel Register, "The Official Inventory of U.S. Naval Ships and Service Craft", <https://www.nvr.navy.mil/nvr/>.
- 25) Congress, "S.406-Ensuring Naval Readiness Act", <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/406>.
- 26) Acquisition.Gov, "252.225-7001 Buy American and Balance of Payments Program", (2025.10.11). 참고로 한국은 미국과 국방조달협정(RDP-MOU)을 체결한 적격국가이므로, 일반적인 BAA 적용에서는 한국산 제품도 미국산과 동등하게 취급받을 수 있다.
- 27) Acquisition.Gov, "Subpart 225.70-Authorization Acts, Appropriations Acts, and Other Statutory Restrictions on Foreign Acquisition", (2025.10.11). <https://www.acquisition.gov/dfars/subpart-225.70-authorization-acts-appropriations-acts-and-other-statutory-restrictions-foreign-acquisition>.
- 28) 22 CFR § 121.1 - The United States Munitions List.

이 뉴스레터는 일반적인 정보 제공만을 목적으로 발행된 것으로서, 법무법인(유) 광장의 공식적인 견해나 법률의견이 아님을 알려드립니다. 법무법인(유) 광장에서 발송하는 뉴스레터를 원하지 않으시면 **[수신거부]**를 클릭해 주십시오.

뉴스레터 더 보기



서울 | 서초, 서울 | 판교 | 북경 | 호치민시티 | 하노이
02.772.4000 | mail@leeko.com | www.leeko.com